

## Liikenneviraston perinnetoimintaselvitys





# Liikenneviraston perinnetoimintaselvitys

Liikennevirasto  
Helsinki 2013

*Kannen kuva: Markku Nummelin*

Verkojulkaisu pdf ([www.liikennevirasto.fi](http://www.liikennevirasto.fi))

ISBN 978-952-255-313-3

Liikennevirasto  
PL 33  
00521 HELSINKI  
Puhelin 020 637 373

## Esipuhe

Liikenneviraston pääjohtaja nimitti 12.11.2012 työryhmän valmistelemaan Liikenneviraston perinnetoiminnan linjauksia. Työryhmän puheenjohtajana toimi Markku Nummelin ja sihteerinä Simo Toikkanen.

Työryhmän työ kattoi museoväylät, Liikenneviraston hallinnoimat kulttuuriympäristöt, Liikenneviraston ainakin osittain hallinnoimat liikennemuseot sekä s/s Saimaaluksen. Työn tuloksena on tehty tämä selvitys, ja se on hyväksytty Liikenneviraston johtoryhmässä 20.5.2013.

Helsingissä toukokuussa 2013

Liikennevirasto  
Väylätekniikkaosasto

# Sisällysluettelo

1	TYÖRYHMÄN TEHTÄVÄ .....	6
2	MUSEOVÄYLÄKOhteet .....	7
2.1	Museotiet.....	7
	2.1.1 Taustaa ja nykytila.....	7
	2.1.2 Kunnossapito .....	9
	2.1.3 Kehittämisaatuksia.....	9
2.2	Museosiltakohteet .....	11
	2.2.1 Taustaa ja nykytila.....	11
	2.2.2 Kunnossapitokustannukset.....	11
	2.2.3 Kehittämisaatuksia.....	12
2.3	Museorautatiet.....	13
	2.3.1 Taustaa.....	13
	2.3.2 Kunnossapito .....	13
	2.3.3 Kehittämisaatuksia.....	13
2.4	Majakat ja merimerkit .....	14
	2.4.1 Taustaa ja nykytila.....	14
	2.4.2 Kunnossapitokustannukset.....	15
	2.4.3 Kehittämisaatuksia.....	15
2.5	Museokanavat.....	15
	2.5.1 Taustaa ja nykytila.....	15
	2.5.2 Kunnossapitokustannukset.....	16
2.6	Rautatieasemarakennukset .....	16
3	VÄYLÄMUSEOT .....	17
3.1	Mobilia .....	17
	3.1.1 Taustaa ja nykytila.....	17
	3.1.2 Kustannukset .....	17
	3.1.3 Kehittämisaatuksia.....	18
3.2	Suomen Rautatiemuseo .....	18
	3.2.1 Taustaa ja nykytila.....	18
	3.2.2 Kustannukset .....	19
	3.2.3 Kehittämisaatuksia.....	19
3.3	Kanavamuseot.....	19
	3.3.1 Taustaa ja nykytila.....	19
	3.3.2 Kustannukset .....	20
	3.3.3 Kehittämisaatuksia.....	21
3.4	Suomen merimuseo .....	22
	3.4.1 Taustaa ja nykytila.....	22
	3.4.2 Kustannukset .....	22
	3.4.3 Kehittämisaatuksia.....	22
4	HÖYRYLAIVA S/S SAIMAA.....	23
4.1	Taustaa .....	23
4.2	Kustannukset.....	23
4.3	Kehitysatuksia.....	24
5	PERINNETOIMINTA YLI VÄYLÄMUOTOJEN .....	25

6	YHTEENVETO ESITETTÄVISTÄ LINJAUKSISTA JA NIIDEN KUSTANNUKSISTA.....	26
LIITE 1	Perinnetyöryhmän asettamispäätös	
LIITE 2	Museoviraston lausunto s/s Saimaasta	

# 1 Työryhmän tehtävä

Liikenneviraston pääjohtaja asetti 12.11.2012 työryhmän selvittämään Liikenneviraston nykyistä perinnetoimintaa ja miten perinnetoimintaa voitaisiin kehittää jatkossa (liite 1). Tehtäviin kuului mm. valmistella Liikenneviraston toimintalinjat alan perinnetoiminnassa. Työ kattoi museoväylät (museotiet, museoradat ja museokanavat), Liikenneviraston hallinnoimat kulttuuriympäristöt (mm. museosillat, suojellut rautatierakennukset ja majakat) sekä Liikenneviraston ainakin osittain hallinnoimat liikennemuseot (kanavamuseot, Suomen Rautatiemuseo, Mobilia). Työssä tuli selvittää Liikenneviraston museotoiminnan organisointi ja toimintamallit sekä arvioida museoväylien ja museoiden kokonaisuutta yli liikennemuotojen. Työssä selvitettiin perinnetoiminnan kustannukset ja niiden pohjalta ylläpitomahdollisuudet. Lisäksi tehtiin pitkän ajan toteutus suunnitelma kunkin kulkumuodon kohteiden hoitamiseksi.

Työryhmän tehtävä laajeni joulukuussa 2012, kun liikenne- ja viestintäministeriö halusi arvioitavan, "miten s/s Saimaa -aluksen omistaminen kuuluu Liikennevirastolle säädettyjen tehtävien hoitamiseen, mitä kustannuksia aluksen ylläpito aiheuttaa ja onko siitä jotakin hyötyä Liikenneviraston tehtävien hoitamisessa, sekä mahdollisuutta luopua aluksen omistamisesta".

Tässä selvityksessä mukana olleet perinnekohteet ja niiden Liikenneviraston omistukset jakautuvat seuraavasti:

Kohde	yhteensä	joista Liikenneviraston omistuksessa
Museotiet	22 kpl, 189 km	18 kpl, 171,1 km
Museosillat	33 kpl	23 kpl
Museorautatiet	30,5 km	16,5 km
Majakat ja merimerkit	52 kpl	47 kpl
Museokanavat	20 kpl	16 kpl
Mobilian rakennukset	100 %	49 %
Rautatiemuseon rakennukset	100 %	39 %
Kanavamuseot	5 kpl	5 kpl



## 2 Museoväyläkohteet

### 2.1 Museotiet

#### 2.1.1 Taustaa ja nykytila

Tiehallinto edeltäjineen oli aktiivinen perinnetietojen tallentaja. Vuonna 1974 käynnistettiin selvitys, jonka tarkoituksena oli kartoittaa arvokkaat tie- ja siltakohteet. Samoin alettiin selvittää tienpitoon liittyneitä arvokkaita esineitä. Selvitystyön tuloksena nimettiin museotoimikunta ja kaikkiin tiepiireihin museoyhdistys. Ensimmäisiä askeleita oli, että arvokkaat esineet ja koneet julistettiin hukkaamiskieltoon. Samoin aloitettiin systemaattinen muistitiedon tallennus.

Tiemuseo perustettiin 1980. Samoihin aikoihin käynnistettiin museotiekohteiden etsintä. Tiepiireistä tuli 1979 ja 1980 yhteensä 60 tiekohde- ja 101 siltakohdeesitystä. Ensimmäisistä esityksistä valittiin ennakkotarkasteluun museokohteiksi 30 tietä ja 45 siltaa kattavasti ympäri maata eri tieliikenteen ilmiötä edustamaan. Valintaperusteina olivat historiallinen arvo, miljööarvo ja kohteen matkailullisuus. Siltojen osalta kohteita arvioitiin myös rakenteellisesta ja esteettisestä näkökulmasta. Pääosa museokohteista valittiin 1982, ja kokoelmaa kartutettiin yksittäisillä kohteilla vuosina 1983–2010. Joitakin kohteita on luettelosta myös poistettu.

Kohteet ryhmiteltiin tiekokonaisuuksittain valtakunnallisiin, maakunnallisiin ja paikallisiin kohteisiin.

Museoteiden hallinnointi siirtyi 2005 silloiselle Hämeen tiepiirille. Vuonna 2007 valmistui selvitys museokohteiden tilasta. Selvityksen aluksi määriteltiin museokohteilta vaadittava arvo. Arvoluokitukseen kuuluivat kolme kriteeriä: tietoarvo, tieliikennehistoriallinen arvo ja säilyneisyysarvo. Arvoluokituksen kriteerit hyväksyttiin Tiehallinnon johtoryhmässä. Arvoluokituksen perusteella määriteltiin tallennusluokat: pysyvästi säilytettävät museokohteet, määräaikaaisesti säilytettävät kohteet ja seulottavat kohteet.

Selvityksen perusteella 16 tietä ja 18 siltaa sijoittui pysyvästi säilytettäviin museokohteisiin. Määräaikaaisesti säilytettäviä kohteita oli teiden osalta kuusi kohdetta, joista kolme esitettiin poistettavaksi kokoelmista. Näiden poisto on tapahtunut. Jokainen poistoehdotus herätti keskustelua. Poistoprosessi oli hyvin vuorovaikutteinen, mukana oli mm. kuntia, maakuntaliittoja ja museoita. Määräaikaaisesti säilytettäviä siltakohteita oli 16 kohdetta. Näistä tarkentava historiaselvitys piti tehdä 11 kohteelle. Lisäksi kokoelmista ehdotettiin poistettavaksi kolme kohdetta toisintona. Selvitys on pääosin edelleen ajantasainen.

Tiehallinnossa on lisäksi systemaattisesti tallennettu tienpitoon liittyviä museaalaisia kokoelmia. Kokoelmat käsittävät tienpitoon liittyvää esineistöä, kuvamateriaalia ja perinnetietoutta. Myös esimerkiksi vanhoja siltasuunnitelmia on tallennettu. Kokoelmien ylläpidosta vastaa Mobilia.

Aluehallinnon uudistuksessa Pirkanmaan ELY-keskuksen tehtäväksi säädettiin (VnA 910/2009, 7 §) erikoistumistehtävänä hoitaa kaikkien ELY- keskusten toimialueella maantielaissa tarkoitetut tiepidon perinnetoimintaan liittyvät tehtävät. Tähän liittyy mm. museoteihin ja -siltoihin liittyvä valtakunnallinen koordinoititehtävä.

Suomen tieliikenteen infrarakentamisen perinnettä taltioituu myös suojelun ja kaa-voituksen kautta. Muinaismuistolaki suojelee käytöstä poisjääneitä tie- ja siltarakenteita, mikäli muinainen kulkutie voidaan arvottaa ”huomattavaksi”. Huomattava on tulkittu (Marianna Niukkanen, 2009, Historiallisen ajan kiinteät muinaisjäänne-tykset, Museovirasto) tarkoittavan tien merkittävyyttä historiallisessa ja maantieteellisessä yhteydessään. Käytännön rajana voidaan pitää 1700- ja 1800-lukujen vaihdetta vanhempaa tiestöä. Suojelu tarkoittaa käytännössä sitä, ettei teitä tai siltoja saa tuhota. Sen sijaan kunnostustoimenpiteet ja turvallisuutta parantavat toimet ovat sallittuja. Ne ovat kohteen omistajan velvollisuuksia, joihin voi saada vähäisiä kulttuurialan avustuksia.

Myös käytössä oleviin teihin saattaa sisältyä muinaismuistolain tarkoittamia rakenteita tai rakennekerroksia. Talvitiet eivät ole kiinteitä muinaisjäänneitä, paitsi mahdollisten kiinteiden rakenteiden osalta. Käytössä olevat historialliset tiet ja sillat eivät ole muinaisjäänneiksiä, mutta niitä voidaan suojella kaavoituksen keinoin maankäyttö- ja rakennuslain nojalla. Museoteiden ja -siltöjen valtakunnallisen kokoelman tehtävä liikenneinfran perinteen tallennuksessa on Museoviraston lausuman mukaan edustaa tieliikennehistorian kannalta tieverkkomme arvokkainta osaa.

Tällä hetkellä museotiekokoelmaan kuuluu vain maanteitä ja poikkeuksena yksi Metsähallituksen ja kolme yksityistä tietä. Lisäksi katumuseo on Helsingin kaupungilla. Museotiekokoelmassa on 22 kohdetta, jotka kattavat aikavälin 800-luvulta 1960-luvulle. Maanteillä on 10 hiekkapäällystettyä museotiekohdetta pituudeltaan 79,1 km ja kestopäällystettyjä museoteitä 8 kohdetta pituudeltaan 92,0 km eli yhteensä 171,1 km 18 eri kohteessa. Yksityisillä teillä on kolme kohdetta yhteensä 12,9 km ja Metsähallituksen tiellä on yksi kohde viiden kilometrin pituinen kohde.

Museotiekokoelma on tavoitteellisesti kansallinen museokohdekokoelma, joka on kattava ja edustaa tiestöä yleisillä ja tyypillisimmillä esimerkeillä, jotka huomioivat myös alueelliset erikoisuudet, vaikka maantieteellisesti kokoelma ei olekaan tasaisesti painottunut. Esimerkkikohteet ovat riittävän hyväkuntoisia ja edustavat arvokkaasti ilmiöitä.

Kokoelma eroaa hajautetusta museokokoelmasta siten, että kohteet ovat jatkuvasti arkipäiväisessä käytössä. Museotiestatuksella ei käytännössä ole vaikutusta tien normaalikäyttöön. Jatkovaa käyttöä ei ole pyritty hankaloittamaan mitenkään. Yhtäältä jatkovaa käyttöä ei voida millään keinolla estää, toisaalta käyttöä ei ole mitään syytä estääkään. Tien kehittämisen- ja parannustoimenpiteille on tiettyjä reunaehtoja ja hankkeissa onkin mukana aina perinneasioita tunteva henkilö. Kohteille annetaan hoito- ja ylläpito-ohjeita, joiden tavoitteena on säilyttää museointihetken taso. Yleensä tämä taso on vuoden 1982 taso.

Museotiekohteet edustavat vähintään yhtä valtakunnallisen tieliikenteen ilmiötä. Usein kohteet ovat osana laajaa kulttuurihistoriallista tai maisemallista kokonaisuutta. Kohteisiin liittyy liikennehistorian lisäksi myös muita historiallisia funktioita, kuten sota, merkittävä taistelu, muu Suomen historian merkkitapahtuma, maisema tai suomalaisen yhteiskunnan kehittyminen (sosiaalipolitiikka, demokratisoituminen).

Kokoelman kohteet ovat automaattisesti mukana Museoviraston valtakunnallisesti merkittävien rakennettujen kulttuuriympäristöjen (RKY) luettelossa, nykyisin osana jotakin laajempaa kokonaisuutta. Luettelomerkinnän merkitys on lähinnä suositus merkitä kohde kaavakarttoihin suojelumerkinnällä. Museoviraston RKY-luetteloon sisältyy satoja muita liikennekohteita.

Lähes jokainen museotiekohte on opastettu ja ne on merkitty tieverkolle. Viime vuosien aikana opastus on uusittu tieliikenneasetuksen ja palvelukohteiden viitoitusta koskevan Tiehallinnon ohjeistuksen mukaiseksi. Paikoitellen museotiet herättävät paikallista kiinnostusta ja mielenkiintoa paikallisten harrastajien keskuudessa mm. opasteiden rakentamisen ja siivousten suhteen. Harrastustasoinen museoteiden hoito saattaa olla laajempaa kuin tiedetään, koska asiaa ei ole seurattu. Myös esim. kyläyhdistykset voisivat olla halukkaita osallistumaan museoteiden hoitoon korvausta vastaan.

Läheisesti tienpitoon liittyviä muita Liikenneviraston museokohteita ovat Kangasalan tiemestaripiirin tukikohta ja sinne koottu 1960-luvun parakkikylä osana Mobilian Autokylää, sekä Varkauden Taipaleen autokorjaamo, joka on Kanavamuseon näyttelyrakennuksena. Muinaismuistosuojelun piirissä on myös lossitupia ja tienpäätteitä (=laitureita).

### **2.1.2 Kunnossapito**

Alueelliset ELY-keskukset hoitavat museotiekohteita osana normaalia tienpitoa normaalien hoitotoimenpiteiden mukaisesti. Kunnossapitokustannukset, n. 3000 €/km vuodessa, eivät eroa merkittävästi muusta vastaavantasoisesta kohteesta. Yhteensä museoteiden normaaliin tienpitoon käytetään n. 500 000 € vuodessa. Tämän lisäksi käytetään n. 50 000 € vuodessa erikseen museotiekohteiden hoitoon. Joillekin kohteille on tehty erilliset kunnossapitosuunnitelmat.

Toiveissa olisi nostaa hieman kunnossapitotasoa. Tällä saavutettaisiin ennen kaikkea kohteen entistä parempi erottuminen ympäristöstään. Kustannusten kasvu ei kuitenkaan ole kovinkaan merkittävä johtuen museoteiden vähäisestä kokonaispituudesta.

Liikennevirasto ohjaa Pirkanmaan ELY-keskuksen tienpidon perinnetoimintaa toiminnallisen tulossopimuksen kautta. ELY-keskus kattaa toimintamäärärahoistaan museoteiden ja -siltojen kokoelman kehittämistä aiheutuvat hallinnolliset kustannuksensa.

### **2.1.3 Kehittämisaatuksia**

Museotiekokoelma on tällä hetkellä puutteellinen erityisesti 1900-luvun teiden osalta. Merkittäviä liikenteellisiä ilmiöitä tältä ajalta ovat mm. lossit, talvitiet ja jäätiet sekä myös moottoritiet. Kokoelmiin tulisi kuulua myös muita nykyaikaisen tienpidon kohteita. Pirkanmaan ELY on selvittänyt joitakin mahdollisia sopivia kohteita saamansa rahoituksen turvin. Kokoelman täydentäminen ja sen suunnittelu edellyttää kuitenkin

projektimuotoista työtä. Uudet kohteet tulisi arvottaa samoin perustein kuin jo olemassa olevat museokohteet.

Kohdekohtaista suunnittelua tulisi jatkaa. Joissakin kohteissa voisi kunnossapitotasoa nostaa maisemallisella suunnittelulla. Tasonnosto tarkoittaisi lähinnä sitä, että kohde erottuisi ympäristöstään ja muusta tiestöstä paremmin ympäristönhoidollisilla toimilla kuten vesakoinnilla, rakenteiden kunnostamisella tai ympäristömaiseman avaamisilla. Pirkanmaan ELYssä olisi mahdollisuudet tehdä asiasta priorisointisuunnitelma. Tasonnosto tarkoittaisi kunnossapitokustannuksissa n. 10–20 % nousua. Toiveissa olisi myös saada museokohteiden kunnostukseen korvamerkitty rahoitus.

Merkittävä museoteiden laatutason nostaminen saattaa vaatia kohteiden karsintaa tai ainakin priorisointia. Yksi vaihtoehto olisi jakaa museotiekohteet valtakunnallisesti ja maakunnallisesti merkittäviin. Maakunnallisten kohteiden rahoitus tapahtuisi maakuntatasolla esim. kuntien ja avustusten turvin. Myös vapaaehtoisrahoitus tai talkootyö voisi tulla kysymykseen esim. maisemanhoidon muodossa.

Vaikka museokohteiden opastus onkin uusittu, ongelmana on se, että maastossa oleva opastus on luonteeltaan hyvin staattista. Mobiiliin tietoverkkoon perustuvia esitteilyjä on pohdittu, mutta toistaiseksi ne eivät ole edenneet toteutukseen. Kohteet ovat nettisivuilla melko perusteellisesti esitelty. Ilmeinen hankaluus on ollut tietojen löytäminen; Museoviraston, ELY-keskuksen tai Mobilian sivuille harvat osaavat löytää ja vielä harvemmat löytävät kohteiden tiedostot.

Yksi mahdollisuus olisi hyödyntää modernia tekniikkaa älypuhelimien ja navigaattorien avulla. Monessa sovelluksessa hyödynnetään kaksiulotteisia viivakoodeja, jotka älypuhelimella kuvaamalla pääsee siirtymään kohteen verkkosivulle. Navigaattoreissa museotiekohteet voisivat olla merkittyjä nähtävyytstunnuksella.

Sinänsä museokohteita esittelevän verkkosivuston luominen ja ylläpitäminen ei ole Liikenneviraston politiikan mukaista. Liikennevirasto voisi tuottaa sivuston tiedot, mutta varsinaisen sivuston hallinta tulisi syntyä asiakastarpeiden mukaisesti jonkin yrityksen tuottamana.

Opastuksen kehittäminen on yksi selkeä kehittämisen kohde. Koska museokohteet edustavat valtakunnallista perinnettä, yhteistyö paikallisen museotoimen kanssa on jäänyt vaatimattomaksi. Jossain lähiseudun museossa voisi olla museotiekohteesta jonkinlainen audiovisuaalinen esitys. Poikkeuksellisenä esimerkkinä on Kokemäenjoen maatalousmuseo, jossa on Tulkkilan sillan edeltäjien pienoismalleja.

Yksityisteillä sijaitsevien museotiekohteiden kunnossapito on jossain määrin ongelmallista. Yksityistielainsäädännössä tulisi säätää, että yksityistiekunta on oikeutettu kunnostusavustukseen, jos tiellä on museokohde, vaikka muut avustuskriteerit eivät täytyisikään. Hankaluutena tässä on yksityistieavustusmäärärahojen jatkuva pieneneminen.

Museoteissa on runsaasti tietovarantoa, jonka säilyttäminen on haasteellista. Arkeologisin kaivauksin on tutkittu vain harvoja teitä. Tutkimuksen avulla tietoarvon avaaminen on mahdollista. Nykyisten teiden sisällä olevat vanhat (yli 100-vuotiaat) rakenteet ovat muinaismuistolain piirissä, kuten myös vanhat, jo käytöstä poistetut tiet.

Vanhan, jo käytöstä poistetun tien rakenteiden esiinkaivuu voisi tuoda informaatiota siitä, miten tierakenteet ovat käyttäytyneet pitkän ajan kuluessa. Samalla voitaisiin luoda yleisölle esimerkki tierakenteista. Laajemmin tarkasteltuna Suomen varhaisista tielinjoista on inventoitu vain Suuri rantatie, Pohjanlahden rantatie sekä Hämeen Härkätie sekä joitakin muita lyhyitä tiejaksoja.

## 2.2 Museosiltakohteet

### 2.2.1 Taustaa ja nykytila

Museotiekohteiden valinnan yhteydessä TVH:ssa valittiin myös museosiltakohteita. Vuonna 1980 toteutetun alustavan valinnan tulos oli 45 museosiltaa. Valintaperusteina olivat historiallinen arvo, miljööarvo, kohteen matkailullisuus, sillan rakenteet ja siltapaikan esteettisyys.

Tällä hetkellä Liikenneviraston nimeämiä museosiltoja on 33, jotka kaikki ovat tieliikenteen siltoja. Näistä Liikennevirasto omistaa 23, kunnat ja kaupungit yhdeksän ja yksityistiekunta yhden sillan. Liikenneviraston siltarekisterin mukaan tarkastetuista silloista kuusi on joko huonokuntoisia tai erittäin huonokuntoisia. Muutamien siltojen osalta on suojeluprosessi meneillään (Kristiinankaupungin ja Alvettulan sillat, kummatkaan eivät museosiltastatuksella) ja joidenkin siltojen omistussuhteita ollaan muuttamassa. Maanteiden museosiltojen hallinto on museotiekohteiden tapaan annettu Pirkanmaan ELY-keskuksen tehtäväksi.

Museaalisten siltojen ylläpitoa tekevät todennäköisesti myös erilaiset yhdistykset. Tällainen silta on muun muassa Inkulan silta Ylöjärvellä. Museaalisia siltoja on myös katuverkolla ja yksityisillä teillä.

Vanhat arvosiltojen siltasuunnitelmat on siirretty Mobiliaan. Siltasuunnitelmilla on oma arvonsa, koska osa silloista on purettu.

Museosilloiksi rakenteellisesti hyvin soveltuvia siltoja on myös rataverkolla. Rautatie-siltoja ei ole inventoitu säännönmukaisesti tästä näkökulmasta eikä yhdelläkään sillalla ole varsinaista museosiltastatusta. Rataosuuden Helsinki–Turku perusparantamisen yhteydessä jätettiin kuitenkin Halikossa vanha rautatiesilta paikalleen muistuttamaan vanhantyyppisistä silloista. Silta ei ole enää käytössä. Samalla siltapaikalla on myös museotiesilta.

### 2.2.2 Kunnossapitokustannukset

Museosiltojen hoitokulut sisältyvät jo museoteiden hoitoon. Suurin osa museosilloista aiheutuneista kustannuksista aiheutuu siltojen peruskorjauksista, jotka ovat museosiltojen osalta kalliimpia kuin normaalisiltojen. Toisaalta peruskorjaukset eivät ole teknisesti hankalia. Sillat tarkastetaan noin viiden vuoden välein, ja 20–30 vuoden välein suoritettujen peruskorjausten välillä tehdään ylläpitokorjauksia.

Tällä hetkellä on tarve korjata viisi siltaa. Peruskorjauskustannukset ovat noin miljoonan euron luokkaa per silta. Koko museosiltakokoelma tulisi käydä läpi n. 20–30 vuoden aikajänteellä ja korjata n. yksi silta vuodessa.

### 2.2.3 Kehittämisajatuksia

Tällä hetkellä museosiltakokoelmassa on ainoastaan maantiesiltoja. Rautatiesiltojen mukaanotto olisi tärkeää jo siitäkin syystä, että vanhat rautatiesillat edustavat usein aikansa merkittävää sillanrakennustekniikkaa. Jotkin rautatiesillat, esim. Kyrön-salmen silta Savonlinnassa, ovat jo erittäin tärkeä osa kansallismaisemaa. Uusien kohteiden valintakriteerien tulisi kuitenkin olla liikennemuodosta riippumattomia. Esim. Ruotsissa on kansallisesti merkittävät sillat inventoitu. Listalle kertyi tuolloin yhteensä 125 sekä maantie- että rautatiesiltaa.

Rautatiesillan museostatus saattaa olla usein ristiriidassa rataverkon kehittämissuunnitelmien kanssa. Rautatiesillan museoasun säilyttäminen voi olla hankalaa akselipainojen ja nopeuksien noustessa, mikäli radan teknisen tason nostaminen vaatii merkittäviä muutoksia sillan rakenteeseen. Jos rautatiesilta halutaan säilyttää museoasussaan, jouduttaneen tällöin rakentamaan kokonaan uusi silta viereen. Rautatiesiltoja valittaessa pitäisikin huomio kiinnittää museaalisten arvojen lisäksi siihen, miltä sillan käyttö tulevaisuudessa näyttää ja onko rataosalle kaavailtu nopeuden- tai akselipainojen nostoa.

Museosiltojen säilymisen kannalta on niiden suunnitelmallinen peruskorjaus erittäin tärkeää. Yksittäiselle ELY-keskukselle museosillan peruskorjaus saattaa olla taloudellisesti kova rasitus. Peruskorjauksille, kuten muullekin kunnossapidolle, tulisi olla valtakunnallisesti korvamerkitty rahoitus. Museosiltakokoelma tulisi järjestää yhteinäisillä kriteereillä peruskorjaustarpeen mukaisesti. Peruskorjaukset suoritettaisiin listan mukaisessa järjestyksessä korvamerkityllä rahalla. Samaa koskee Liikennevirastossa museorautatiesiltojen kunnossapitoa.

Korjaustarpeen selvittämisen kannalta on oleellista säännöllinen tarkastustoiminta. Liikenneviraston sillat tarkastetaan säännöllisesti, mutta tilanne ei ole välttämättä sama muiden omistamien siltojen kohdalla. Olisi toivottavaa, että museosiltastatus velvoittaisi sillan omistajaa tarkastuttamaan sillan.

Monen sillan säilymistä pitkälle tulevaisuuteen helpottaisi liikennekuorman vähentäminen esim. paino- tai nopeusrajoituksin. Joidenkin museosiltojen elinkaarta voisi pidentää merkittävästi, jos niiden tieverkollista asemaa voisi alentaa ja samalla asettaa niille painorajoitus. Tämä voisi tarkoittaa kiertomatkan pitenemistä tai hyväksyä vieressä kulkevalle ylemmän toiminnallisen luokan tielle paikallista liikennettä.

Museosiltojen siirto muille tahoille ei ole toivottavaa. Pienille kunnille museosillan peruskorjaus on taloudellisesti erittäin haasteellista, vaikka silta kuntalaisille onkin tärkeä. Kunnilla ei yleensä ole juurikaan siltaosaamista eikä perinneosaamista. Myöskään yksittäisillä tiekunnilla ei ole taloudellisia tai ammatillisia resursseja pitää museosiltaa kunnossa. Jo tavallinen silta on melkoinen rasite tiekunnalle. Tulisikin harkita, voitaisiinko tiekunnille myöntää valtionavustusta pelkän museosilta- tai museotiestatuksen perusteella, vaikka muut edellytykset avustuksen saannille eivät täytyisikään.

Sillat ovat kokonsa vuoksi hankalia museoitavia, mikäli vanha silta jää pois käytöstä väylän parantamishankkeen myötä. Siirtäminen toisaalle sillan elinkaaren päätyttyä on vaikeaa. Rautatiesiltojen osalta voidaan miettiä, voidaanko sopivia siltoja säilöä museoradoilla tai liikenteeltä suljetuilla rataosilla.

## 2.3 Museorautatiet

### 2.3.1 Taustaa

Suomessa on kaksi merkittävää museorautatietä, joiden toimintaa rautatiehallinto (VR, Ratahallintokeskus ja nyt Liikennevirasto) on tukenut radanpidon osalta. Nämä ovat Porvoon Museorautatie ja Jokioisten Museorautatie.

Porvoon Museorautatie toimii Liikenneviraston omistamalla rataosuudella Olli–Porvoo. Osuuden pituus on 16,5 km. Se on määritelty museorautatieksi myös Liikenteen turvallisuusvirasto Trafín liikennöintimääräyksissä. Rataa liikennöidään pääosin Dm7-moottorivaunuilla (ns. Lättähatut).

Kapearaiteinen 14 km pitkä Jokioisten Museorautatie toimii reitillä Humppila–Minkiö–Jokioinen. Ratapohjan omistaa suurelta osin museorautatieyhtiö, jonka avulla rata pystyttiin säilyttämään 1970-luvulla ostamalla se valtiolta (Pohjolan Liikenne Oy:ltä). Ratakiskot ovat suurelta osin VR:n ja RHK:n lainaamia (käytännössä siis Liikenneviraston) ja ratapölköt ovat VR:n toimittamia, kun rata viimeksi 1990-luvulla korjattiin. Rataa liikennöidään pääosin höyryvetureilla.

### 2.3.2 Kunnossapito

Aikaisemmin rataosuus Olli–Porvoo on ollut vuokrattuna Porvoon Museorautatie ry:lle, joka on hoitanut radan kunnossapitoa. RHK ja Liikennevirasto ovat 2009–2012 vaihtaneet osuudella 10 000 ratapölkkyä, mikä takaa pitkälle eteenpäin radan pölkkytyksen kestävyuden. Radan kunnossapito siirtyi Liikennevirastolle 1.4.2013 Etelä-Suomen uuden kunnossapitosopimuksen myötä. Rataosuuden kunnossapitokustannukset ovat tämätasoisella radalla n. 5000 €/km vuodessa, yhteensä n. 80 000 €. Yhdistys voi keskittyä liikkuvan kaluston kunnostukseen ja liikennöintiin. Tilanne vastaa tällöin museoteiden ylläpitoa.

Jokioisten Museorautatien kunnossapidosta vastaa museorautatietoimintaa harjoittava Museorautatieyhdistys ry. Yhdistys hoitaa radan päivittäisen kevyen kunnossapidon liikkuvan kaluston kunnostuksen ja liikennöinnin ohella. Radan suuri ongelma on linjaosuuksien ratapölkkyjen vanheneminen. Ratapölkkyjen ikä on nyt 35–40 vuotta ja ne kaikki tulevat käyttöikänsä päähän 2–3 vuoden kuluessa. Ainoastaan asema-alueilla on parempikuntoiset ratapölköt. Kiskot sen sijaan ovat hyväkuntoiset. Pölkynvaihdon kustannukset ovat kahden vuoden ajalle jaettuna n. 650 000 € vuodessa.

### 2.3.3 Kehittämisaikajatuksia

EU:n kaavailema kyllästysaine kreosootin täysikielto tulee hankaloittamaan tulevaisuudessa museorautateiden ja Suomen Rautatiemuseon raiteiston kunnossapitoa, kun tällä aineella kyllästettyjä ratapölkkyjä ei saane asentaa enää 2017 työkauden jälkeen rataan. Korvaavaa kyllästysainetta ei toistaiseksi ole tiedossa.

Jokioisten Museorautatien linjaosuuksien kaikki ratapölköt tulee vaihtaa aivan lähivuosina. Tämän jälkeen rata ei tarvitse raskasta kunnossapitoa useaan vuosikymmeneen.

Liikennevirasto voisi vastata Jokioisten Museorautatien linja- ja pääraiteiden kunnossapidosta osana alueen 2 kunnossapitourakkaa. Rataosuuden lisääminen urakkasopimukseen ei aiheuta suuria lisäkustannuksia pl. kertaluontoinen pölkynvaihto 2014–2015 (kustannusarvio n. 800 000 €/vuosi). Kunnossapito vastaisi tällöin tilannetta Porvoon museorautatiellä, museoteillä ja museokanavilla, jotka kuuluvat Liikenneviraston kunnossapidon alueurakkaan. Ainoa ero on maapohjan omistus: radan maa-alue ei kuulu Liikennevirastolle. Myös joillakin muilla paikkakunnilla on Liikenneviraston omistamia ja kunnossapitamiä raiteita maapohjalla, joka ei ole Liikenneviraston.

Varsinaisten museorautateiden lisäksi tulisi rataverkolta valita erilaisia, kulttuurihistoriallisesti arvokkaita ja edustavia kohteita ja kokonaisuuksia, joiden merkitys ei varsinaisesti ole radan teknisessä rakenteessa sinänsä, vaan enemmän miljöössä ja maisemassa. Esimerkkeinä mainittakoon Riihimäki–Pietari-radon kiviaidat sekä Jyväskylän itäpuolella Kanavuoren leikkauksen, Leppälahden penkereen ja Pönttövuoren tunnelin muodostama kokonaisuus.

## 2.4 Majakat ja merimerkit

### 2.4.1 Taustaa ja nykytila

Ns. museoitujen majakoiden ja merimerkkien tausta on Merenkululaitoksen perinnetoiminnassa. Museovirasto ja Merenkululaitos arvioivat vuosina 1996–2000 merenkululaitoksen rakennusperinnön. Arviointiselvityksessä on mukana kriteeristö. Inventoinnin kohteet jaettiin tuolloin kahteen kategoriaan: 1-kategoriassa olivat luotsivartiopaikat, miehitetyiksi rakennetut valomajakat, loistonhoitaja-asemat ja valottomat tunnusmajakat, ja 2-kategoriaan luokiteltiin miehittämättömiksi rakennetut majakat, pienemmät merimerkit kuten kummelit ja johtoloistot.

Selvityksen mukaan majakoita ja merimerkkejä on yhteensä 52 kpl, joista Liikennevirasto omistaa 47 kpl, kunta tai kaupunki 2 kpl, yhdistys yhden, Turun Yliopistolla on yksi, kuten myös Senaatti-kiinteistöillä. Valtaosa näistä rakenteista on vanhoja, mutta moderneistakin osa on valtakunnallisesti merkittäviä. Majakoiden ja merimerkkien kunto on kohtuullisesti selvillä, joskin tiedot ovat hajallaan. Tietojen tarkempi keräys on tarkoitus aloittaa 2013.

Liikenneviraston majakat ja merimerkit luokiteltiin vuonna 2011 niiden turvalaitteikäytön ja merenkulun tarpeen perusteella säilytettäviin ja luovutettaviin. Yhteensä luokiteltuja kohteita oli 83 kpl, joista 62 oli mainittu Museoviraston vuonna 2009 julkaisemassa Meriväylien rakennusperintö -julkaisussa. Luokan 1 rakennukset luokiteltiin säilytettäviksi. Näitä oli 50 kpl, joista 35:stä oli maininta Museoviraston julkaisussa. Osin tai kokonaan luovutettavista 33 rakennuksesta 27 oli mainittu Museoviraston julkaisussa.

Suurin osa merimerkeistä ja majakoista toimii edelleen merenkulun turvalaitteina. Rakenteiden korjaus on kallista ja haastavaa rakenteiden, sijainnin ja olosuhteiden vuoksi. Usein olisi edullisempaa rakentaa viereen uusi. Vanhojen, käytöstä jo poistuneiden tai poistuvien rakenteiden siirtäminen kunnille, kaupungeille tai yhdistyksille olisi sinänsä toivottavaa, mutta näiden ulkopuolisten tahojen osaaminen ja rahoitus eivät ole useinkaan riittävällä tasolla.



Vaikka majakat ja merimerkit ovat Liikenneviraston omistuksessa, eivät ne yleensä kuitenkaan sijaitse Liikenneviraston maalla.

Tämän lisäksi Merenkululaitos on inventoinut sen omistuksessa olleet historialliset maalaukset ja muut taide-esineet.

#### 2.4.2 Kunnossapitokustannukset

Majakoiden vuosittaiseen perusylläpitoon kuluu muutamia tuhansia vuodessa. Kuitenkin useat majakat kaipaavat peruskunnostusta. Majakoiden peruskunnostuksia ei viime vuosina ole tehty rahoitustilanteen takia. Vuosina 2013–2015 tullaan kuitenkin panostamaan noin 300 000 euroa/vuosi muutaman huonokuntoisimman majakan kunnostuksiin, mutta vuodesta 2015 eteenpäin kunnostuksia ei todennäköisesti pystytä toteuttamaan. Korjattavat kohteet ovat majakoita, jotka toimivat edelleen merenkulun turvalaitteena, tai niissä on meriliikenteen ohjauksessa tarvittavia laitteita, mm. tutkia.

#### 2.4.3 Kehittämisaikajatuksia

Merimerkkien ja majakoiden rahoitus on ratkaistava. Useat näistä ovat sivussa kaupamerenkulun väylistä, joiden tarpeet ovat ensisijaisia. Meriväylien rahoitus on muutenkin niukkaa. Turvalaitekäytöstä poistetuille, mutta säilytettävälle historiallisesti arvokkaiksi arvioituille rakennuksille tulisi olla erillisrahoitus. Tarve on n. 300 000 € vuodessa.

Varsinkin kesäisin pyydetään Liikennevirastolta useita lupia majakkavierailuihin. Muutamille yrityksille onkin myönnetty lupa viedä erälle majakoille asiakkaitaan. Majakat eivät yleensä täytä vierailukohteilta vaadittavia turvallisuusvaatimuksia joutuksen pääasiassa siitä, että majakat on rakennettu merenkulun turvalaitteiksi eikä niinkään vierailukohteiksi. Liikennevirasto on kartoittamassa vierailumajakoita, niiden turvallisuusvaatimuksia sekä tarvittavia toimenpiteitä. Kartoituksen yhteydessä tutkitaan myös sitä, mille majakoille vierailuja jatkossa sallitaan.

## 2.5 Museokanavat

#### 2.5.1 Taustaa ja nykytila

Valtion omistaa ja ylläpitää 16 museokanavaa (neljä Kanavamuseon yhteydessä). Näistä viisi kohdetta on rauniokanavia, joilla ei ole ylläpitoa ja joista osa on suojeltuja kiinteitä muinaisjäännöksiä. Käytöstä poistettua kulttuurihistoriallisesti arvokkaita sulkukanavia on seitsemän. Niillä tehdään vain hyvin vähäistä ylläpitävää kunnostusta, osalla on jonkin verran juoksutus- tms. käyttöä. Museokanavien viereen on yleensä rakennettu uusi, edelleen käytössä oleva kanava.

Entisöityjä kulttuurihistoriallisesti arvokkaita museosulkuja on neljä, joista kaikilla on jatkuvaa kunnossapitoa, mutta vain kaksi on liikennekäytössä. Edellisten lisäksi Suomessa on 30 liikennekäytössä olevaa kanavaa sekä joitakin kiinteistöjä, avattavia siltoja ja turvalaitteita, jotka ovat kulttuurihistoriallisesti arvokkaita. Vanhoista turvalaitteista ei sisävesien osalta ole tehty inventointia. Suurin osa vanhoista kanava- ja luotsikiinteistöistä on luovutettu pois, pääosin Senaatti-kiinteistölle.

### 2.5.2 Kunnossapitokustannukset

Museokanavien hoitokustannuksia on vaikea eritellä, koska ne sisältyvät kanava-urakoihin. Kustannustaso vaihtelee sen mukaan, onko käytössä liikennekäytössä oleva kanava vai muu museokanava. Tilaukset sisältävät pienehköjä ympäristöitä ja raivausta. Kokonaisuudessaan kunnossapitokustannukset ovat n. 30–50 000 €. Kanavilla on sulkujen lisäksi myös muita vanhoja rakenteita, kuten teitä, siltoja, patoja, viemäreitä ym., jotka vaativat kunnossapitoja. Isommat entisöintihankkeet on hoidettu yhteishankkeina Museoviraston, TE -keskusten ja maakunnallisten kehitysrahastojen kanssa.

## 2.6 Rautatieasemarakennukset

Liikenneviraston hallinnassa on enää vain seitsemän suojeltua rautatieasemarakennusta. Suurin osa asemarakennuksista on luovutettu Senaatti-kiinteistöille. Kaikissa Liikenneviraston hallinnassa olevissa asemarakennuksissa on vielä käytössä olevaa turvalaitetekniikkaa, minkä vuoksi rakennusten pitäminen edelleen viraston hallinnassa ja kunnossapidossa on välttämätöntä. Perinnetoiminnan kannalta rakennuksiin ei ole käytetty rahaa. Kun laitteisto aikanaan saadaan uuteen tilaan, vanha rakennus tullaan luovuttamaan Senaatti-kiinteistöille. Liikennevirastolla ei nykyään eikä jatkossakaan ole roolia asemarakennusten perinneasioissa.

## 3 Väylämuseot

### 3.1 Mobilia

#### 3.1.1 Taustaa ja nykytila

Mobilia on tieliikenteen alan valtakunnallinen erikoismuseo. Sen taustalla on 1986 perustettu säätiö, jossa on tällä hetkellä 28 taustayhteisöä. Hallitusenemmistö on sääntöjen mukaisesti A-Katsastus Oy:llä, Kangasalan kunnalla, Puolustusministeriöllä ja Liikennevirastolla. Museolla oli vuonna 2012 yhteensä 18 henkilötyövuotta, mihin sisältyy 13 vakinaista henkilöä.. Liikevaihto vuonna 2012 oli 1,7 miljoonaa euroa. Tätä 0,5 miljoonaa euroa on kiinteistökuluja.

Mobilian palvelut on tuotteistettu kuuteen ryhmään:

- 1) yhteisöpalvelut sisältää valtakunnallisen erikoismuseon palvelut;
- 2) historian palvelut käsittää esine-, valokuva-, arkisto- ja kirjamateriaaleihin liittyvät tehtävät, kuten kokoelmahallinnon sisältäen mm. huollon ja kunnostuksen, dokumentoinnin, kartuttamisen ja asiakaspalvelut;
- 3) elämyspalvelut järjestää museon vuosittain vaihtuvat teemanäyttelyt sekä vastaa kiertokäynneistä, tapahtumista, kokouspalveluista ja museon ulkoalueilta;
- 4) Mobilia Service vastaa erilaisista ulkopuolisille tehtävistä projektiluontoisista tehtävistä, kuten kokoelmien järjestämisestä, autojen ja työkoneiden kunnostuspalveluista, tilaustutkimusprojekteista sekä konsulttipalveluista;
- 5) MobiliaClassics tarjoaa autojen säilytys- ja huoltopalveluja sekä vuokraa autoja ja välittää klassikkoautoja;
- 6) eMobilia vastaa Mobilian verkkosivuista ja esittelee kokoelmaa verkon kautta.

Toimintaperiaate on, että Mobilialle maksaa se, joka haluaa jonkin asian, esineen, arkiston tai perinteen säilyttämistä. Myytyjen säilytyspalvelujen lisäksi Mobilia hoitaa myös omia kokoelmiaan.

#### 3.1.2 Kustannukset

Mobilia hoitaa pitkäaikaisilla, vuoteen 2025 ulottuvilla sopimuksilla Liikenneviraston ja ELYjen tiealaan liittyviä kokoelmia. Sopimukseen kuuluu kokoelmien hoidon lisäksi niiden säilyttämistä ja niihin liittyviä palveluja. Mobilia on käyttänyt näihin tehtäviin vuosittain 10–13 henkilötyökuukautta. Sopimukseen liittyvät tehtävät on Liikenneviraston puolelta delegoitu Pirkanmaan ELYlle vuonna 2010 tehdyllä sopimuksella. Kustannukset v. 2012 olivat 285 000 €. Tämän lisäksi Liikennevirasto hankkii Mobilialta kanavaperinteen esineiden säilytyspalvelua n. 50 000 €:lla vuodessa. Myös tämä sopimus ulottuu vuoteen 2025.

Mobilia tekee Liikenneviraston ja Pirkanmaan ELYn toimeksiannosta erilaisia tietomaisuuteen ja sen museaaliseen arvoon liittyviä selvityksiä ja projekteja normaalina konsulttipalveluna. Näistä saavutettava tulos vaihtelee vuosittain projektien määrän ja sisällön mukaan. Selvitykset ja projektit tilataan kulloinkin erikseen. Esimerkiksi vuonna 2012 Pirkanmaan ELY teetti museokohteiden hoito- ja ylläpitosuunnitelmia (50 000 €), joiden laadinnassa oli Mobilian alikonsulttina Destia Oy.

Mobilian liiketoiminnasta ja sen kehittämisestä on laaja yhtenäinen näkemys. Ulko-  
puolisille myytävä toiminta ei ole aina Mobiliasta lähtöisin, vaan alkusysäyksenä on  
toiminut asiakkaan oma tarve. Koska myytävät palvelut muodostavat jo varsin merkit-  
tävän osan Mobilian toiminnasta, joudutaan harkitsemaan, voidaanko osa liiketoi-  
minnasta yhtiöittää. Liiketoiminta sinänsä on vain tapa organisoida toimintaa. Taus-  
talla on edelleen yleishyödyllisyyden periaate, eikä puhdas liikevoiton tuottaminen.  
Liiketoiminnalla rahoitetaan Mobilian perustoimintaa ml. kiinteistö- ja henkilöstöku-  
lut. Erilaisten projektien avulla pystytään pitämään riittävä määrä alan asiantuntijoita  
töissä. Mobilian toiminnan ja osaamisen säilyttämisen kannalta on merkittävää, että  
Liikennevirastonkin kautta tulee erilaisia projektitoimeksiantoja.

Mobilian rakennukset omistaa kiinteistöyhtiö, jossa sekä Kangasalan kunnalla että  
Liikennevirastolla on 49 % osuudet. Mobilian säätio on rakennuksissa vuokralla ja  
maksaa sitä kautta rakennusten käytön, korjaukset ja tarvittavat laajennukset. Käyn-  
nissä olevaan Mobilian toimitilojen laajennukseen on haettu kiinteistöyhtiön kautta  
avustuksia mm. LVM:ltä ja OKM:ltä, joista jälkimmäinen on jo avustuksen myöntänyt.

### 3.1.3 Kehittämisaikatuksia

Tällä hetkellä Mobiliassa on esillä vain vähän tieverkon sekä sen rakentamisen ja  
kunnossapidon historiaa. Tulevaisuudessa maantieverkoston kehittämistä pystytään  
pitämään paremmin esillä, kun museolle saadaan laajennustiloja.

Moni museotie näyttää maallikon silmin tavalliselta sorapintaiselta tieltä. Tulisi miet-  
tiä, pitäisikö jossain olla näyttelykohde, joka olisi rakennettu taannoisia tienraken-  
nustekniikoita käyttäen niin, että havainnollistettaisiin tekniikan ja rakenteiden kehi-  
tys vuosisatojen aikana. Sinänsä monen museotiekohteen linjaus ja tasausviiva ovat  
edelleen samat kuin ammoisina aikoina. Yksi vaihtoehto olisi toteuttaa rakenteellinen  
(uusi) replikatiosuus Mobilian alueelle Kangasalle. Kohteessa olisi mahdollista esi-  
tellä myös eri aikakausien tieliikenteen merkkejä.

Museoidut tiemestaripiiritukikohdat ovat Suomessa harvinaisia. Taipaleen kanava-  
museon päärakennus Varkaudessa on entinen TVH:n keskuskorjaamo. Varkaudessa.  
Mobilian Kisarannan aluelajennuksen yhteydessä olisi syytä museoida myös siellä  
sijaitseva tiemestaripiirin tukikohta.

## 3.2 Suomen Rautatiemuseo

### 3.2.1 Taustaa ja nykytila

Museorautatietoiminnassa on Suomessa mukana runsaasti yhdistyksiä ja talkootyötä.  
Suomen Rautatiemuseo Hyvinkäällä on alan ainoa ammatillisesti hoidettu valtakun-  
nallinen rautatieliikenteen erikoismuseo, jonka toiminnan keskipisteenä on Suomen  
rautatiehistoria. Suomen Rautatiemuseo on siirtynyt Hyvinkäälle vanhan Hyvinkään-  
Hangon yksityisrautatien varikkoalueelle vuonna 1973. Tuolloin museotoimintaa hoi-  
tamaan perustettiin Rautatiemuseon Säätiö, jonka taustalla ovat Hyvinkään kaupunki  
ja VR.

Suomen Rautatiemuseon maa-alueen, vanhat rakennukset ja koko raiteiston omistaa  
Liikennevirasto. Uudemmat kalustohallit ovat Rautatiemuseon Säätiön omistuksessa.

### 3.2.2 Kustannukset

Raiteiston kunnossapidosta vastaa Liikennevirasto osana kunnossapitoaluetta 2. Kulut ovat vuosittain n. 40 000 €. Rakennusten kunnossapito ja korjausrakentaminen kuuluu Rautatiemuseon Säätiölle. Liikennevirasto ei peri omaisuudestaan vuokraa museolta tai sen taustayhteisöltä. Muuta tukea Suomen Rautatiemuseo ei Liikennevirastolta saa lukuun ottamatta satunnaisia ja kertaluonteisia projektitilauksia.

### 3.2.3 Kehittämisaikajatuksia

Rautatiemuseon säätiön vankka VR-tausta oli alkuaikoina ongelmaton. Viime vuosina tapahtunut rautatiemarkkinoiden hajaantuminen on tuonut uusia toimijoita rautatiealalle, kun rataverkon hallinnointi on erotettu omaksi virastokseen ja uusia liikennöitsijöitä ja urakoitsijoita on tullut rataverkolle. VR:n ei varmasti ole tarkoituksenmukaista kustantaa esim. ratainfrastruktuurin tai radanrakentamis- ja -kunnossapitokaluston museointia, muiden liikennöitsijöiden kalustosta puhumattakaan, joskaan jälkimmäinen ei ole ajankohtainen vielä pitkään aikaan. Harkittavaksi tulee tarvittaessa siirtyminen esim. Mobilian malliin, jossa esineen tai asian museointia haluava maksaa sen tallentamisesta. Myös ruotsalainen malli voisi toimia esimerkkinä: siellä rautatiemuseo on Trafikverketin (Liikenneviraston) omistama ja ylläpitämä. Tilanne on sama myös Norjassa.

Liikenneviraston merkittävästä museokiinteistönomistuksesta huolimatta ei sillä kuitenkaan ole virallista päätaustayhteisön asemaa Rautatiemuseon Säätiössä. Viraston asemaa museon hallinnossa tulisikin vahvistaa.

Säätiö on kustantanut museoalueen vanhan rakennuskannan peruskorjauksen, mikä ei ehkä ole aivan säätiön ydintehtävä. Yleisesti rakennusten peruskorjaus on kiinteistön omistajan tehtävä. Kiinteistöyhtiön perustaminen Suomen Rautatiemuseon rakennuskantaa hallinnoimaan helpottaisi kulujen ja kustannusten jakoa. Rautatiemuseon kannalta kiinteistökulut olisivat hyvin ennakoitavia ja läpinäkyviä, kun ammattihenkilöstö hoitaisi kiinteistöä. Viimeistään suurempien kalustohallilaaajennusten yhteydessä tarvitaan kiinteistöyhtiö.

Rautatiemuseo sijaitsee n. kilometrin päässä Hyvinkään rautatieasemasta. Jatkamalla Rautatiemuseon raiteiston yhtä raidetta rautatieasemalle voitaisiin yleisöä kuljettaa isompien tapahtumien yhteydessä omalla junalla suoraan museolle. Jatkoa tarvittaisiin muutama sata metriä ja se kulkisi nykyistä Hangon-rataa seuraten.

Tällä hetkellä perusnäyttely keskittyy paljolti liikkuvaan kalustoon; rataanfran osuutta voisi kasvattaa. Tarvitaan ideointia, esim. turvalaitetekniikkaa voitaisiin esitellä vaikkapa toimivalla kampiasetinlaitteella.

## 3.3 Kanavamuseot

### 3.3.1 Taustaa ja nykytila

Kanavamuseotoiminta käynnistyi 1970-luvun lopulla TVH:n ja Museoviraston yhteisillä kanavakohteiden ja -esineistön inventoinneilla. Vuonna 1980 päätettiin toteuttaa museohanke keskuskanavamuseon ja viiden alueellisen kanavamuseon pohjalla ja niiden toiminta käynnistettiin vähitellen yhteistyössä kuntien kanssa. Vuonna 1990

Merenkululaitokseen siirtymisen yhteydessä luovuttiin keskuskanavamuseon perustamisesta Varkauteen ja päädyttiin kuuden alueellisen museon malliin, joiden ohjausta varten perustettiin tarkastajan virka merenkulkupiiriin. Ämmäkosken tervasululla kanavamuseotoiminta on lakannut ja sulku sekä vanha lossitupa on siirretty Kajaanin kaupungille.

Liikenneviraston ylläpitämä Kanavamuseo käsittää nykyään viisi alueellista kanavamuseota:

- Jakokoski 20 km Joensuusta, vieressä on käytöstä poistettu museosulku vuodelta 1875
- Varistaipale Heinävedellä, vieressä on nelikammioinen vuonna 1913 valmistunut liikennekanava
- Taipale Varkaudessa, sijaitsee vuonna 1840 valmistuneen nykyisen rauhaniokanavan ja toimivan syväväyläsulun välissä
- Herraskoski Virroilla, sijaitsee vuonna 1907 valmistuneen liikennekäytössä olevan kanavan vieressä
- Saimaan kanavan museo Lappeenrannassa, vieressä on vuonna 1856 valmistuneen vanhan Saimaan kanavan uoma, jossa Mälkiän ja Pien-Mustolan museosulut sekä lähistöllä Mälkiän suursulku

Kanavamuseoiden hoidosta vastaa Liikennevirasto osittain yhteistyössä kuntien kanssa. Nykytilanteessa kanavamuseoita hoitaa yksi museoammatillinen henkilö. Kanavamuseoissa tehdään eriasteista yhteistyötä paikallisen kunnan tai kaupungin kanssa. Esim. kahden kanavamuseon aukipidosta huolehtii kunta ja muiden Liikennevirasto. Kolmen museon yhteydessä aukipito on ulkoistettu kahvioyrittäjille, jotka huolehtivat myös mahdollisesta museokaupasta sekä siivouksesta. Ympäristötyöt hoidetaan joko kiinteistöhuoltoyhtiöiden kautta erikseen laskutettuna tai osana kanavaurakkaa. Kanavaperinteen esineiden säilytys on ulkoistettu Mobilialle.

Kanavamuseoiden tulevaisuudesta on tehty viime vuosina eri selvityksiä. Vuonna 2006 liikenne- ja viestintäministeriö teetti selvityksen, jossa esitettiin museoiden kehittämistä ensisijaisesti osana silloista Merenkululaitosta siten, että museotoiminnan laatua parannetaan, ammatillista osaamista korostetaan ja tavoitteellisuutta sekä suunnitelmallisuutta lisätään. Toisena vaihtoehtona esitettiin kanavamuseotoiminnan yhdistämistä Suomen merimuseoon.

Tämän lisäksi Mobilialla on tehnyt vuosina 2011–2012 selvityksen Kanavamuseon ja Varkauden museoiden yhdistämisestä Sisävesimuseoksi Taipaleen kanava-alueelle. Varkauden museoissa on paljon sisävesiliikenteeseen liittyvää materiaalia ja valokuvia. Selvityksen ehdotukset eivät realisoituneet, koska Varkauden kaupunki ei pysty investoimaan uuteen museorakennukseen.

### 3.3.2 Kustannukset

Museokiinteistöjen, aukipidon ja muiden museopalvelujen kustannukset ovat n. 190 000 €/v sisältäen Liikenneviraston oman työn. Liikennevirasto ostaa Mobilialta kanavaperinteen esineiden säilytyspalveluita 50 000 eurolla vuodessa. Säilytys sopimus on voimassa vuoteen 2025 saakka. Myös kunnat osallistuvat vaihtelevasti museoiden ylläpitoon ja markkinointiin, samoin kyläyhdistykset ovat tehneet talkoita ja saaneet aluekehitysrahoja museoiden kehittämiseen.

Kanavamuseoiden aukipidosta saadaan pääsylippu- ym. tuloja vuosittain hieman alle 10 000 €.

### 3.3.3 Kehittämisajatuksia

Kanavamuseoiden organisointi Liikennevirastossa on ratkaistava lähitulevaisuudessa ennen tehtäviä nykyisin hoitavan henkilön eläkkeellejäämistä. Samassa yhteydessä on mietittävä tarkoin aukipidettävien kanavamuseoiden määrä. Paikallisten yhteistyötahojen kiinnostus kanavamuseoihin on ratkaisevaa.

Käytännössä kanavamuseoiden jatkokehittämiselle on kolme vaihtoehtoa: säilyttäminen Liikenneviraston alaisuudessa, oman itsenäisen Kanavamuseon perustaminen tai yhdistäminen johonkin jo toimivaan museoon. Muodostuvan yksikön tulee kuitenkin olla riittävän suuri. Kalle Kallio on valtakunnallisia erikoismuseoita käsittelevässä selvityksessään (Opetus- ja kulttuuriministeriön julkaisu 2012:27) todennut, että toimivan erikoismuseon vähimmäiskoko olisi yli kymmenen henkilötyövuotta. Lisäksi on muistettava se, että varsinaisia kanavaperinteen asiantuntijoita ei ole valmiina missään museossa.

Koska kanavamuseoiden tehtävä on tallentaa kanavien perinnettä valtakunnallisessa mittakaavassa, ei yhdistäminen maakuntatason museoon liene toimiva ratkaisu. Maakunnallisen tai muun paikallisen tason museon toiminnan yhteydessä on usein mukana paikallisia intressejä, jotka voivat olla ristiriidassa valtakunnallisen tehtävän kanssa.

Tulevaisuudessa ensisijaisena vaihtoehtona on laajentaa Mobilian kanssa tehtyä sopimusta koskemaan myös asiantuntijapalveluita ja museoiden aukipitoa. Epätodennäköisempi vaihtoehto on, että museoasiat keskitetään Lappeenrantaan ja tehtävään rekrytoidaan korvaava henkilö nykyisen jäädessä eläkkeelle. Kanavamuseot olisivat edelleen Liikenneviraston omaisuutta.

Joka tapauksessa pohdittava, miten Liikenneviraston kanavamuseo-osaaminen siirretään tuleville asiantuntijoille. Mobilian yhteistyön laajentamisen yhteydessä on huolehdittava kanavamuseoiden kokoelman siirtämisestä hallitusti Mobilialle. Liikenneviraston tulee myös pohtia, miten se haluaa kanavaperinteen olevan jatkossa esillä kanavamuseoiden näyttelyissä. Kaiken tämän varmistamiseksi tulee lähiaikoina käynnistää osaamisensiirtoprojekti.

Haasteena kanavamuseoiden suhteen on rahoitus. Näyttelytoimintaan, markkinointiin ja museon yleiseen kehittämiseen ei juuri jää varoja kiinteistökulujen ja kokoelmanhoitomaksujen takia. Toisaalta museotoiminnot ovat perinteen tallennuksen kannalta tärkeimpiä, sillä ne tuovat asiakkaalle tietoa ja elämyksiä entisaikojen sisävesiväylistä ja -liikenteestä. Lopulliseen ratkaisuun vaikuttaa paikallisten tahojen panostushalu.

Lähiaikoina on tehtävä päätös joidenkin kanavamuseoiden lakkauttamisesta tai kehittämisestä.

## 3.4 Suomen merimuseo

### 3.4.1 Taustaa ja nykytila

Suomen merimuseo on kansallinen merimuseo ja osa Suomen kansallismuseota sekä Museovirastoa. Sen tehtävänä on mm. tutkia ja esitellä Suomen merenkulun historiaa ja toiminnan päämääränä on kiinnittää huomiota merenkulun merkitykseen suomalaisille ja Suomelle ennen ja nyt. Museo toimii nykyisin Kotkassa uudessa Merikeskus Vellamossa.

Museon kokoelmia on kartuttanut merkittävästi Merenkululaitos, joka lahjoitti museolle esineistöä runsaasti erityisesti 1970-luvulla. Museon kokoelmien keruuvastuut risteävät osittain kanavamuseoiden kanssa.

Kokoelmien kartutuksesta tai niiden ylläpidosta ei tällä hetkellä ole sopimusta Liikenneviraston kanssa.

### 3.4.2 Kustannukset

Suomen merimuseon toiminnasta ei ole Liikennevirastolle kustannuksia.

### 3.4.3 Kehittämisaikajatkua

Liikenneviraston ja Suomen merimuseon välistä yhteistyötä on syytä jatkaa entiseen tapaan. Erillistä sopimusta kokoelmien säilyttämisestä tai kartuttamisesta ei kuitenkaan tarvittane.

1900-luvun puoliväliä uudempaa esineistöä on museon kokoelmissa hyvin vähän. Kokoelmien kartutuksessa olisi syytä huomioida myös Merenkululaitoksen ja Liikenneviraston toiminta merialueiden lisäksi myös sisävesistöissä. Myös talvimerenkulun perinteen tallentaminen on olennaista sen suomalaiseseen merenkulkuun vaikuttavan merkityksen vuoksi.

Muita tallennuksen kohteita ovat mm. luotsaus, liikenteenohjaus, väylät, jäänmurto, meriturvallisuus ja merikartoitus.



## 4 Höyrylaiva s/s Saimaa

### 4.1 Taustaa

S/S Saimaa rakennettiin 1893 Saimaan ja Kallaveden luotsipiirien tarkastusaluksiksi. Alus toimi tässä tehtävässä 1980-luvulle asti. Sen jälkeen Merenkululaitos alkoi käyttää alusta edustustarkoituksiin, ja vuonna 2010 virastouudistuksen yhteydessä alus siirtyi Liikenneviraston omistukseen. Merenkululaitos päätti, että alus pidetään toimintakunnossa. Laivamuseotoimikunnan mietinnössä (OPM komiteamietintö 1989:65) alus on luetteloitu valtion omistamien kansallisesti arvokkaiksi luokiteltujen alusten joukkoon.

Aluksen historiaan sisältyy runsaasti merkkihenkilöiden kuljetuksia alusta lähtien, ja myös aluksen eri tehtävät Vuoksen vesistöalueella ja erityistehtävät rannikolla (mm. tsaariperheen edustajien kuljetus, rannikkotyökistön esikuntalaiva sodan aikana) ovat tehneet siitä ainutlaatuisen aluksen suomen merenkulun, sisävesiliikenteen ja kanavaliikenteen historiassa.

Alusta on käytetty Liikenneviraston ja aiemmin Merenkululaitoksen omiin edustusajoihin ja myös viraston omiin sisäisiin ajoihin (kokousristeilyt), ja alus on ollut käytössä myös muille valtionhallinnon virastoille ja ministeriöille. Alus on ollut myös mukana Suomen Höyrypursiseuran järjestämässä regattatapahtumissa vuodesta 1977 lähtien, ja samoilla matkoilla on voitu myös hyödyntää siirtoajoja mm. edustusajoihin. Regattatapahtumissa alus on ollut nähtävänä suurelle yleisölle, ja samalla on voitu kertoa aluksen historiasta ja vaiheista.

Aluksen lähde- ja dokumentaatioarvo on hyvä johtuen sen pitämisestä aktiivikäytössä sekä suunnitelmallisesta ja ammattitaitoisesta hoidosta. Vaikka aluksen kansirakenteisiin ja sisätiloihin on tehty sen pitkän historian aikana muutoksia, ne kuvaavat kuitenkin aluksen rakentamisen, hoidon ja käytön historiaa

Merenkululaitos huolehti omalla miehistöllään aluksen miehittämisestä aina vuoteen 2006 saakka. Sen jälkeen aluksen miehitys ja huolto on kilpailutettu ja sitä on hoitanut Meritaito Oy. Liikenneviraston tekemä sopimus oli voimassa vuoden 2012 loppuun asti. Sopimus sisältää aluksen miehityksen (päällikkö, konepäällikkö, lämmittäjä ja kaksi kansimiestä) ja huollon ajokauden aikana, sekä keväällä ajokuntoon ja syksyllä talvikuntoon laitton. Suuremmat huoltotyöt ja telakoinnit on tehty Laitaatsillan telakalla Savonlinnassa.

### 4.2 Kustannukset

Vuosittainen huoltokustannus vaihtelee 10 000–30 000 € välillä riippuen katsastuksesta ym. toimenpiteistä aluksen huoltamiseksi ja kunnostamiseksi. Ajokustannukset riippuvat ajopäivistä, joita viime vuosina on ollut kahdesta kolmeen viikkoon vuodessa. Yhden ajopäivän hinta on noin 3000–4000 € sisältäen miehitys-, polttoaine-, miehistön ruoka- ja muut alukseen liikuttamiseen liittyvät kulut.

Kokonaiskulut vuositasolla on vaihdellut viimeisinä vuosina 60 000–100 000 € välillä.

### 4.3 Kehitysajatuksia

S/S Saimaa on ollut koko historiansa ajan valtion omistuksessa. Aluksen pitkä elinkaari saman omistajan hallussa on tukenut erinomaisesti sen säilymistä. Alus edustaa omaa tyyppiään esimerkillisesti. Sen historiallinen arvo on huomattava ja sen lähde- ja dokumentaatioarvo on hyvä johtuen pitkästä historiasta yhden omistajan hallussa. Muita vastaavia aluksia ei maassamme ole säilynyt. S/S Saimaan pitäminen edelleen Liikenneviraston omistuksessa on tae aluksen ja sen historian ja perinteen säilymisestä edelleen. Osaltaan aluksen pitäminen Liikenneviraston omistuksessa edistää kestävästä kehitystä.

Aluksen käyttö vuodessa tulee rajoittaa nykyiselle tasolle pariinkymmeneen ajopäivään. Näin alus pysyy kunnossa, mutta ei toisaalta kulukaan liikaa huomioiden aluksen iän. Kone, kattila ja muut katsastukseen piiriin kuuluvat osat katsastetaan vuosittain. Alus säilyy parhaiten aktiivisessa käytössä suunnitelmallisesti ja ammattitaitoisesti hoidettuna.

Aluksen hyvää lähde- ja dokumentaatioarvoa voidaan ylläpitää ja kohottaa käyttämällä Museoviraston tarjoamia dokumentointityökaluja.

Museoviraston 28.3.2013 antaman lausunnon mukaan (liite 2) alus säilyy parhaiten aktiivisessa käytössä ja ammattimaisesti sekä suunnitelmallisesti hoidettuna ja kannustaa Liikennevirastoa säilyttämään aluksen omistuksessaan ja käytössään. Aluksesta luopuminen edellyttäisi alukseen liittyvien kulttuurihistoriallisten arvojen ja käyttöarvojen säilymistä turvaamista. Myös aluksen säilyminen Suomessa tulisi turvata. Aluksen museointi tulee kysymykseen vasta, kun mitään muita ratkaisuja ei ole löydetty. Museoinnista vastaava taho olisi tällöin Suomen merimuseo. Museointi edellyttää kuitenkin sopimusta aluksen ylläpidon resursseista.

Aluksen käyttö tulisi laajentaa muuhunkin valtion käyttöön. Sitä ei tule kuitenkaan käyttää yleisliikenteessä ja sen ylläpito kilpailutetaan.

## 5 Perinnetoiminta yli väylämuotojen

Työryhmän tuon aikana selvisi, että Liikennevirasto on hallinnonalansa perinnetoiminnassa jo keskeisessä asemassa, mutta perinnetoimintaa ei virastossa ole vastuutettu millekään taholle. Siksi työryhmä ehdottaa, että Liikenneviraston perinnetoimintaa ohjaamaan perustetaan ohjausryhmä, joka kokoontuu systemaattisesti n. kahdesti vuodessa. Ohjausryhmä koostuu Liikenneviraston edustajien lisäksi liikennemuseoiden ja Museoviraston edustajista. Ohjausryhmän tehtäviin kuuluu ohjata Liikenneviraston hallinnonalan perinnetoimintaa ja selvittää kulloisiakin kehittämis-kohteita. Lisäksi ohjausryhmä tekee pitkän ajan toteutussuunnitelman kunkin kulku-muodon kohteiden hoitamiseksi.

Varsinainen perinnetoiminnan koordinointi olisi Infra- ja ympäristöosaston ympäristö- ja kiinteistöyksikössä, jossa myös rahoitusvalmistelu tapahtuu. Toiminnan rahoitus olisi asianomaisissa substanssiyksiköissä ja tarvittavilta osin ELY-keskuksessa.

Osa perinnetoiminnan kannalta tärkeistä kohteista ei sijaitse Liikenneviraston maa-alueilla, vaikka rakenteet sinänsä ovatkin Liikenneviraston omistuksessa. Näiden rakenteiden hoito ja ylläpito tulisi olla väylänpidon rahoituksesta. Väylänpidon rahoituksen käyttö vanhan museaalisen infrastruktuurin rahoitukseen on mainittava budjettitekstissä.

Työryhmä kiinnitti työnsä aikana huomiota myös siihen, ettei Suomessa ole kaikkia liikennemuotoja kattavaa tieteelliset historian tutkimuksen kriteerit täyttävää tutkimusta liikenteen historian kokonaiskuvasta. Tämä on koko perinnetyölle merkittävä puute.

## 6 Yhteenveto esitettävistä linjauksista ja niiden kustannuksista

Työryhmä ehdottaa, että Liikenneviraston perinnetoimintaa ohjaamaan perustetaan ohjausryhmä, joka kokoontuu systemaattisesti. Ohjausryhmä koostuu Liikenneviraston edustajien lisäksi liikennemuseoiden ja Museoviraston edustajista. Ohjausryhmän tehtäviin kuuluu mm. Liikenneviraston toimialueen perinneyön koordinointi sekä kulloinkin tarpeellisten kehittämiskohteiden selvittäminen.

Työryhmä ehdottaa lisäksi, että

- huolehditaan jatkossa siitä, että kehittämiskohteita valittaessa kiinnitetään huomiota siihen, että kohteiden kehittämisestä, käytöstä ja hoidosta tulevaisuudessa on selvät takeet ja suunnitelmat, jotta kohde säilyisi museaalisesti edustavassa kunnossa eikä se jäisi vaille käyttöä.
- liikennekäytössä olevien, Liikenneviraston omistamien rakenteiden hoito ja ylläpito kustannetaan väylänpidon rahoituksesta. Lisäksi erillisestä hakemuksesta voidaan rahoittaa muitakin museaalisesti tärkeitä kohteita. Liikenneviraston rooli tällaisissa tapauksissa kaipaa kuitenkin selkiyttämistä.
- selvitetään maastossa olevien museokohteiden selvempää merkintää, joka hyödyntäisi modernia älytekniikkaa sekä mahdollisuuksia luoda kaikki hallinnon alan museokohteet käsittävä verkkosivusto
- museotiekohteiden koordinointi säilyy ennallaan Pirkanmaan ELY-keskuksella.
- selvitetään museosiltakokoelman täydentämistä sopivilla rautatiesilloilla. Valintakriteerien pitäisi kuitenkin olla riippumattomia siitä, onko silta rautatie- vai maantiesilta.
- selvitetään tarkemmin Suomen Rautatiemuseon kiinteistöjen hallintaa. Millaisia etuja saavutettaisiin Rautatiemuseon Säätiön kanssa yhteisen kiinteistöhoitoyhtiön perustamisesta? Liikenneviraston tulisi olla myös selvemmin mukana Rautatiemuseon Säätiön hallinnossa merkittävän kiinteistönomistuksen vuoksi.
- Liikenneviraston kanavamuseotoiminnassa yhteistyötä Mobilian kanssa laajennetaan koskemaan myös kanavamuseoiden aukipitoa ja asiantuntijapalveluita. Selvitetään lisäksi aukipidettävien kanavamuseoiden määrän vähentämisestä. Tämä tapahtuu muuttamalla osa kanavamuseoista museokanaviksi, joilla ei pysyvää museohenkilökuntaa tarvita.
- höyrylaiva s/s Saimaa säilytetään edelleenkin Liikenneviraston museooluksena.

Kohde	Rahoitus tällä hetkellä, 1000 €/vuosi	Rahoitustarve tulevaisuudessa, 1000 €/vuosi	Investoinnit tulevaisuudessa, 1000 €/vuosi	Huomautuksia
Museotiet	50	150	100	Normaalin tienpidon lisäksi. Opastuksen parantamiseen kertaluontoisesti 100 000
Sillat	0–1 000		1000	Yksittäisiä siltakorjauksia vuosittain. Rahoitus tällä hetkellä kunkin ELY:n tienpidon rahoituksesta. Hoito normaalin tienpidon rahoituksesta.
Museorautatiet	100	100	650	Jokioisten museorautatien kertaluontoiseen pölkynvaihtoon kahden vuoden ajalta n. 650 000 €/vuosi
Majakat ja merimerkit	5–10	5–10	300	Useissa kohteissa suuri kunnostustarve
Museokanavat	30–50	50		Yhden kohteen entisöinti muutamia satoja tuhansia euroja
Mobilia				
<i>selvitykset ja hallinnointi</i>	100	100		
<i>säilyttämisspalvelut</i>	285	395		Ei sisällä kanavamuseon säilyttämisspalveluja
Suomen Rautatiemuseo	40	40		
Kanavamuseot	190	200–250		Siirto Mobilialle kasvattaa kustannuksia parin vuoden ajan
s/s Saimaa	60–100	60–100		Uusi miehityssopimus vuodesta 2013



## Liikenneviraston perinnetyöryhmän asettaminen

### Työryhmän kokoonpano

Markku Nummelin, Liikennevirasto, puheenjohtaja  
Simo Toikkanen, Liikennevirasto, sihteeri  
Minna Torkkeli, Liikennevirasto  
Tero Sikiö, Liikennevirasto  
Päivi Vattulainen, Liikennevirasto  
Juha Sammallahti, Pirkanmaan ELY-keskus  
Heidi Rytty, Mobilia  
Martti Piltz, Mobilia  
Klaus Kaartinen, Suomen Rautatiemuseo

Asiantuntijajäsenet  
Kalle Kallio, Työväenmuseo Werstas  
Tapani Määttä, Liikennevirasto

### Tehtävät

- Tehtävänä on valmistella Liikenneviraston toimintalinjat alan perinnetoiminnassa.
- Tehtävä kattaa museoväylät (museotiet, museoradat ja museokanavat), Liikenneviraston hallinnoimat kulttuuriympäristöt (mm. museosillat, suojelut rautatierakennukset ja majakat), Liikenneviraston ainakin osittain hallinnoimat liikennemuseot (kanavamuseot, Suomen Rautatiemuseo, Mobilia) sekä S/S Saimaa -aluksen.
- Työssä selvitetään Liikenneviraston museotoiminnan organisointi ja toimintamallit.
- Työssä arvioidaan museoväylien ja museoiden kokonaisuutta yli liikenne-  
muotojen.
- Työssä selvitetään toiminnan kustannukset ja niiden pohjalta ylläpitomahdollisuudet.
- Työssä luokitellaan kohteet ja palvelutasot sekä tehdään pitkän ajan to-  
teutussuunnitelma kunkin kulkumuodon kohteiden hoitamiseksi.

### Aikataulu

Selvitystyön tulee valmistua 2013 puoliväliin mennessä. Työstä annetaan väliraportti pääjohtajalle vuodenvaihteessa 2012 – 2013.

Liikennevirasto voi tarvittaessa korvata museoiden edustajille selvitystyöstä aiheutuvat matkakulut.

Pääjohtaja

  
Rami Metsäpelto

Lakiasianjohtaja

  
Virpi Kangasniemi







MUSEOVIRASTO / MUSEIVERKET

PVM / DATUM

DNRO / DNR

28.03.2013

005/004/2013

Liikennevirasto  
PL 33  
00521 Helsinki

SAAPUNUT

11.04.2013  
422/1042/2013  
Liikennevirasto

VIITE / REFERENS

422/1042/2013

ASIA / ÄRENDE

S/s Saimaan arvo ja käyttö

Liikennevirasto selvittää Liikenne- ja viestintäministeriön toimeksiannosta tarkastusalus Saimaan tulevaisuutta. Tätä tarkoitusta varten Liikennevirasto on pyytänyt Museoviraston näkemystä aluksen arvosta, omistuksesta ja käytöstä.

S/s Saimaa on rakennettu Ab W:m Crichton & Co:n telakalla Turussa vuonna 1893 Saimaan liikennealueen tarkastusaluksiksi. Suomen luotsi- ja majakkalaitoksen tilaaman aluksen alkuperäinen asemapaikka oli vuoteen 1939 saakka Lappeenranta. Sodan aikana s/s Saimaa toimi Suomenlahdella esikunta-aluksena ja mm. Viipurin luotsipiirin tarkastusaluksena. Sodan jälkeen alus jatkoi alkuperäistä tehtäväänsä Saimaalla. Merenkulkuhallituksen uusiessa kalustoaan s/s Saimaa päätettiin 1980-luvulla siirtää ammattikäytöstä edustuskäyttöön. Merenkulkuhallituksen seuraaja Merenkululaitos ja sittemmin Liikennevirasto ovat huolehtineet siitä, että s/s Saimaa on säilynyt käyttökunnossa.

Tarkastusalus Saimaalla on pitkään jatkuneen ammattikäytön ansiosta huomattava merkitys maamme vesiliikenteen historiassa. Kansallista merkitystä aluksella on myös liittyy Suomen laivarakennusteollisuuden historiaan, itsenäisyysmatkiaan ja Toisen maailmansodan tapahtumiin.

Kokonaisuutena s/s Saimaa edustaa omaa tyyppiään esimerkillisesti ja myös aluksen lähde- ja dokumentaatioarvo on hyvä. Muita vastaavia aluksia ei maassamme ole säilynyt. Tarkastusalus Saimaaseen on pitkän ammattikäytön aikana tehty muutoksia mm. laajentamalla kansirakenteita ja muuttamalla sisätilojen tilajärjestelyä. Eri aikakausia edustavat rakenteet, materiaalit ja tyylipiirteet ilmentävät kuitenkin aluksen rakentamisen, hoidon ja käytön historiaa ja jatkuvuutta.

Tällä hetkellä s/s Saimaa on katsastettu kotimaan liikennealueelle 1. Liikennöinti edellyttää, että aluksen rungon- ja kattilankatsastukset ovat voimassa. Aluksen päälliköllä tulee olla kotimaanliikenteen laivurinkirja, konepäälliköllä höyrykoneenhoitajan kirja ja kansimiehiltä kansimiehen tai matruusin pätevyys. Alukselle laaditaan vuosittain erillinen kunnostussuunnitelma. Myös käyttö-, ylläpito- ja korjauskuluista on olemassa kustannusarvot.

S/s Saimaata ei ole suojeltu lailla tai asetuksella, eikä sitä ole merkitty Haagin yleissopimuksen mukaiseen kansallisesti merkittävän kulttuuriomaisuuden luetteloon. Laivamuseotoimikunnan mietinnössä (OPM komiteamietintö 1989:65) s/s Saimaa on listattu valtion omistamien kansallisesti arvokkaiksi luokiteltujen alusten luetteloon. Jos tarkastusalus Saimaa halutaan myydä tai luovuttaa ulkomaille, on alukselle haettava Museovirastosta kulttuuriesineen maastavientilupaa.

Museovirasto toteaa, että yleisen kokemuksen mukaan alukset säilyvät parhaiten aktiivisessa käytössä sekä suunnitelmallisesti ja ammattitaitoisesti hoidettuina. S/s Saimaan pitkä elinkaari saman omistajan hallussa on tukenut erinomaisesti sen säilymistä. Aluksen jo lähtökohtaisesti hyvää lähde- ja dokumentaatioarvoa voidaan ylläpitää ja kohottaa käyttämällä dokumentointityökaluja, joita Museovirasto voi tarjota aluksen omistajan käyttöön.

Museovirasto kannustaa Liikennevirastoa säilyttämään aluksen omistuksessaan ja käytössään. Jos Liikennevirasto harkitsee aluksesta luopumista, ratkaisuihin tulisi turvata alukseen liittyvien kulttuurihistoriallisten ja –käyttöarvojen säilyminen sekä turvata aluksen säilyminen Suomessa. Aluksen museointi tulee kysymykseen Museoviraston näkemyksen mukaan viimeisenä vaihtoehtona ja siinä tapauksessa aluksen tallennusvastuu on Museoviraston/ Suomen kansallismuseon alaisella Suomen merimuseolla, joka vastaa valtion merenkulkuhallinnon perinteen tallennuksesta. S/s Saimaan kokoisen aluksen museointi edellyttää sopimista aluksen ylläpidon resursseista.

Museovirasto



Juhani Kostet  
Pääjohtaja

Suomen kansallismuseo



Helena Edgren  
Ylijohtaja



